

CAPÍTULO XVI

EL JEEP, UN CARIÑO VERDADERO

Jaime Lopera

Fiel como un perro, duro como una mula y ágil como un gato.
-Dicho popular

El Jeep es uno de esos vehículos que más ha diferenciado el transporte público de pasajeros y de mercancías en el Eje Cafetero. Aunque existe muy poca bibliografía en torno a este tema, y aunque tal vez las anécdotas abundan, en este capítulo sólo haremos una breve reseña de su descubrimiento y su llegada a esta región, donde ha dominado por muchos años hasta convertirse en un símbolo del acarreo de campesinos, café y plátano por los difíciles terrenos de la abrupta geografía que caracteriza al Eje Cafetero.

Este capítulo revisa la llegada del Jeep a Colombia, y la clase de vehículos que se conocieron aquí. No descartamos que existan muchas anécdotas en torno a cada modelo, en especial a los más antiguos. Pero el norteamericano Payne, creador de este campero, nunca se imaginó la clase de usos que tendría en Colombia, incluso como una peculiar unidad de medida que aún subsiste en muchos rincones de la producción del grano. Como la historia de los caminos de esta región está pletórica de narraciones en torno al Jeep, por el transporte de jornaleros, cogedores y peones a las fincas cafeteras, y luego por la conducción de los bultos hasta los mercados municipales de cada zona, es apenas natural que aparezca en este libro. Las siguientes seis secciones del presente capítulo aspiran a procurar una breve mirada sobre un vehículo que aún vive en las tareas de los caficultores.

La importancia del Jeep no sólo radica en los elementos populares que contiene su uso, sino también, como veremos adelante, en los absurdos tratamientos de mecánica a que se ve sometido para cumplir sus funciones entre las veredas y los municipios donde suele llegar con las provisiones de los mayordomos y los peones. Contrariando las normas técnicas, existen muchos talleres de mecánica donde se hacen reparaciones insólitas con el ensamble de piezas modernas a los antiguos diseños para conservar la utilidad de este medio de transporte, y de contera mantener unas tarifas bajas que se encuentren al alcance de los campesinos.

El efecto cultural es de tal naturaleza que ya existen fiestas dedicadas al Jeep, y concursos donde el “Yipao” (en Armenia y Calarcá) es una muestra de la habilidad para estibar mercancías, “corotos” y personas en el reducido espacio de su carrocería. Miles de habitantes salen a las calles, durante las fiestas de la cosecha, con el objeto de admirar las proezas que sus conductores realizan para resaltar la importancia de este vehículo singular.

En las diferentes áreas rurales del Eje Cafetero suele ser frecuente encontrar todavía a los Jeeps, o vehículos Willys, con más de cincuenta años de antigüedad, (con razón se los llama también “cariño verdadero”, porque dicen que duran toda la vida), adornados con diversos elementos, cargados hasta con 1.200 kilos, y trepando elevados repechos por lo menos con 16 pasajeros agarrados a la carrocería, hablando entre sí y compartiendo las fortunas y desdichas entre un pueblo y otro.

DE CAPORALES A CHOFERES DE WILLYS

Alfredo Cardona Tobón

En la zona cafetera, las veredas y caseríos se conectaron con la cabecera municipal mediante carreteras que siguieron básicamente el trazado de los caminos de arriería. A medida que esas carreteras se fueron extendiendo las recuas cedieron el campo a los Willys y los arrieros se transformaron en choferes.

Parodiando la vieja organización de transporte, el ayudante o “pato” vino a ser el sangrero, el chofer asalariado, el arriero raso; y los propietarios o dueños de las “flotas” serían los antiguos caporales.

Pese a los drásticos cambios, la filosofía de los arrieros y los choferes no ha variado. Unos y otros han sido correos, portadores de buenas y malas noticias, encargados de los “mandaos” y las “vueltas”; y, al igual que los arrieros, los choferes siguen consolando viudas, enamorando cuanta vieja o quinceañera esté a la vera del camino, contando exageradamente cómo se salvaron de un alud, de los encuentros cercanos con el Enemigo Malo y con los pasajeros misteriosos —que quizás fueron famosos bandidos o sabios extraviados en el vericuetto de nuestras montañas

El arriero bañaba, cepillaba y mimaba a sus animales; el chofer hace lo mismo con su vehículo. Si lo dudan, observen a un yipero responsable, después de la jornada, y verán que después de echarle trapo y limpiar al jeep le da una palmadita en el bomper trasero para despedirse.

El chofer de jeep lo mismo carga café que aguacates, transporta el cerdo cebado al matadero y la marrana en celo para que la sirva el padrón. Es enfermero cuando toca, edecán de las reinas en las fiestas del pueblo, se entristece cuando conduce cadáveres y se ríe con los novios montañeros cuando los lleva a tierra caliente a la luna de miel.

CHARLES PAYNE, EL CREADOR

La historia del Jeep merece recordarse. Meses después de haber estallado la segunda guerra mundial, en julio de 1940, el Estado Mayor del Ejército de EE.UU. decidió convocar a un concurso para el diseño y construcción de un nuevo vehículo de combate. Fueron 135 fabricantes de automóviles los que recibieron las condiciones para la oferta para producir solamente setenta vehículos; la mayor parte de los industriales convocados se abstuvieron de participar porque el plazo de cincuenta días para presentar la oferta, era demasiado corto.

Pero la Bantam Motor Co., con Charles Payne a la cabeza de los diseñadores, aceptó el reto de iniciar la fabricación. Por algunas diferencias de criterio sobre el motor, se dio una asociación o fusión entre la Bantam y la Willys-Overland, firma que finalmente terminó por fabricar el primer modelo MA (1940) y luego el MB (1941), del cual se hicieron, hacia julio de ese año, en la fábrica de la Ford, miles de unidades del MB-GPW.

Al finalizar la guerra, la Willys-Overland se percató de la aceptación general de este vehículo y por ello decidió adaptarlo a la vida civil. Así fue como nació el primer 4x4 que, a principios de 1946, se presentó para el mercado civil (el CJ 2A, o sea, Civil Jeep 2A), al cual siguió el Station Wagon AS y enseguida el Jeepster creado en 1948.

Cuando, en 1953, la Kaiser absorbió a la empresa Willys, el primer resultado fue el modelo CJ-3B con cambios en la carrocería principalmente. Ya en 1954 aparecen los famosos CJ-5, más anchos, con mejores suspensiones, los cuales se mantuvieron en producción hasta 1980. Entretanto se hicieron modelos como el Wagoneer, de 1962, con cambios automáticos, dirección asistida y seis cilindros, o sea, el primer todo terreno de lujo.

Más adelante, y ya en propiedad de la *American Motor Co.*, AMC, hacia 1970 con la marca Willys producían 660 Jeeps al día, hasta la aparición de la Cherokee, uno de los mayores éxitos en el mercado mundial. De allí para adelante, todos han sido cambios de modelo y de prestaciones automáticas que le han dado al Jeep, de todos modos, una resonancia mundial en este tipo de vehículos. Una división de Daimler Chrysler tiene hoy registrada la marca.

Pero hay muchas versiones sobre el origen del nombre. La primera fue GP (General Purpose) que fonéticamente derivó en Jeep. Para otros autores, la G proviene de Gobierno y la P se refiere a las 80 pulgadas de su carrocería. Hay más: algunos encuentran el origen del nombre en la tira cómica Popeye donde un personaje, *Eugene the Jeep*, es un perro que puede caminar por las paredes y cielorrasos, subir a los árboles y volar. La versatilidad del vehículo le dio a los soldados de la Armada norteamericana la idea de nombrarlo de esa manera, aunque también ha tenido otros apelativos como Pee, Pygmy y Blitz Buggy.

LLEGADA A COLOMBIA

Los primeros Jeeps Willys entraron a Colombia en 1950, fueron cien unidades importadas dentro del plan "Alianza ara las Américas" y eran modelos militares fabricados entre 1944 y 1949 reconstruidos y vendidos a diferentes países.

En la segunda guerra mundial el jeep Willys por su agilidad, versatilidad, tracción en terreno embarrado, robustez y resistencia se utilizó en el combate, como ambulancia y como transporte. Era, por consiguiente, el mejor vehículo para la escarpada topografía y las pésimas carreteras que comunicaban las veredas de la zona cafetera.

Cuatro toneladas

El ingenio popular ha sido muy creativo con respecto de los vehículos Jeep. En cierta ocasión, un pasajero curioso le preguntó al chofer por el significado de las palabras "4 Wheel Drive" que aparecen en la parte de atrás del Jeep. El conductor, sin inmutarse, le respondió: --"Eso quiere decir que este carro puede cargar cuatro toneladas y media. Súbase".

Gracias a la red de almacenes de Leonidas Lara e Hijos, hacia los años cincuenta, este vehículo particular se pudo agenciar, en muchos municipios del país, pero en especial en los del Eje Cafetero. Con el correr del tiempo, el Willys parece haberse ganado un lugar no sólo en la cultura de la zona cafetera, sino también en los coleccionistas de vehículos, los verdaderos cultores, que lo exhiben con su figura achatada y fea. Tal es el caso de José Guillermo Jaramillo en Calarcá, quien tiene más de 600 fotografías de todos los modelos que han circulado en esta zona y es el principal animador del llamado “festival del Yipao”-

Con todo, hoy son más de 30.000 los Willys que continúan moviendo la economía especialmente de la zona cafetera, cargados con bultos de grano, un racimo de plátano o transportando gente de un pueblo a otro. Otros están en poder de gomosos que “se dan pinta” en paseos de fin de semana. El Jeep Willys es pues un clásico vigente que continúa dando la pelea a sus primos más modernos en Colombia y en varios países del mundo.

LOS MODELOS EN COLOMBIA

Los primeros Jeeps llegaron, como dijimos, hacia 1946. La Caja de Crédito Agrario y la Federación de Cafeteros importaron los Willys 1959 con el fin de venderlos a campesinos y agricultores no sólo de la zona cafetera sino en general, en el campo de toda la geografía colombiana; popularmente los llamaron “Willys Caja Agraria”. El gobierno nacional, a través del entonces Ministerio de Guerra, adquirió cerca de 300 unidades de Jeep entre los años 50 y el 68, los cuales utilizaron r los diferentes batallones para el transporte de sus tropas, en logística y patrullaje así como para la Fuerza Aérea Colombiana.

En la actualidad existen en Colombia¹, hasta el modelo 1952, aproximadamente unas cuatro mil unidades. Del modelo 52 en adelante, hasta el modelo 1959, se promovió un *boom* de compradores que lo hicieron muy popular en esa época. En verdad, los modelos Willys han tenido su preponderancia en el Eje Cafetero; los modelos rusos (Gaz, Uaz y Aro Carpati)², con sus respectivos mecánicos y repuestos, son muy apreciados en Cajamarca, Anaime, El Líbano, Fresno y Chaparral y asimismo en los Llanos orientales.

En cambio, los posteriores modelos Toyota tienen más reconocimiento en Andes, Fredonia, Jericó y Bolívar. Al Toyota le hicieron compañía el Nissan Patrol (japonés) y el Land Rover Santana, producido en España. Aún existen talleres especializados de Willys en Caicedonia, Calarcá y en Dosquebradas, donde replican las carrocerías a la perfección.

A tal punto ha sido la fiebre por el Jeep que un empresario quindiano, que había conocido la fábrica de estos vehículos en Toledo, decidió registrar la marca Willys en Colombia y construyó una fábrica en las cercanías de La Tebaida para

¹ Del modelo CJ-2A, de 1946, existe todavía un ejemplar de colección perteneciente a José Guillermo Jaramillo, con placas HUUJ-210 de Armenia, llamado también El Dragón Rojo, el cual fue restaurado con todas sus partes originales que incluyen el doble winche (Winch=malacate delantero) de los primeros modelos. Agradecemos a este coleccionista quindiano su aporte notable a esta investigación.

² Este tipo de Jeeps, los rusos, por su origen fueron todavía más aceptados que otros en regiones predominantemente rojas como el Sumapaz y Viotá.

producirlos (a imagen y semejanza de los auténticos) con motores y repuestos importados directamente de los Estados Unidos.

Lorenzo Jaramillo, ese sagaz empresario, se vio obligado a cerrarla cuando tenía varios pedidos para la India y otros países: acosado por las deudas y por las autoridades fiscales, se frustraron así las esperanzas de abrir una nueva línea de exportaciones colombianas. Hace muy poco, se fundió como chatarra, una máquina original dobladora de carrocería, propiedad de esta fábrica, importada de la primera fábrica norteamericana, que nadie quiso siquiera apreciar para un museo de antigüedades.

RAZONES TÉCNICAS

Algunas razones técnicas que han dado lugar a la leyenda inmortal del Jeep - nombre que por extensión cobijó con tal denominación a todos los camperos de otras marcas-, no sólo se debe a la calidad de sus materiales, sino que también se exigió a los primeros fabricantes que el vehículo tuviera piezas intercambiables con otros vehículos militares: el regulador, el filtro de aire, el de aceite y el dinamo, por ejemplo, eran intercambiables con las de un camión, con lo cual se rebajaban los costos del mantenimiento.

Cuando se pensó que el vehículo podía ser de recibo para los civiles, los fabricantes se limitaron a mantener las características del modelo militar pero se incluyeron algunas modificaciones: por ejemplo, el piso de atrás se aplanó para carga y se reforzó el chasis en la parte trasera, de tal modo que se pudiera transportar hasta 250 kg.; se cambiaron los amortiguadores, la palanca de cambios se ubicó en el piso y se instalaron farolas más grandes ³.

Posteriormente, se añadieron: la polea trasera para mover plantas eléctricas, trapiches, bombas de agua, peladoras de café etc., y algunos aditamentos para los arados y rastrillos a fin de remplazar los bueyes utilizados para estas últimas prácticas en las zonas agrícolas.

El Jeep tiene 4 WD (doble tracción) y caja auxiliar o “bajo”, lo que le da menores revoluciones y más potencia: esto le permite aumentar su fuerza (efecto tractor), que corta la distancia entre ejes y el sistema de resortes y muelles traseros, le permite hacer el “pique” y rodar una buena distancia en sus ruedas traseras sin voltearse. Los modelos iniciales tenían batería de 6 a 8 voltios y un dinamo para la producción de la energía. Este sistema se cambió por batería de 12 a 16 voltios y alternador para su carga. El sistema de frenos era muy deficiente, en su mayoría le han instalado frenos de doble bomba originales de los CJ6.

Por su parte, los colores rojo y azul tuvieron su predilección entre los miembros de los partidos tradicionales en la época de la violencia política de los años 50; los más neutrales los preferían verdes para no identificarse con un partido

³ Los modelos MA y MB, del 41 al 53, conocidos como los de “capó bajito”, tenían un motor 2.200 c.c., cuatro cilindros, culata plana, válvulas en el bloque, una potencia de 60 caballos a 4.000 revoluciones y contrapesas en el cigüeñal con el objeto de aumentar el torque.. La instalación eléctrica era convencional de 6 voltios.

político. En el departamento del Quindío, por ser más liberal, se ven muchos Jeep rojos.

En Risaralda y Caldas muchos han sido “troqueados”, es decir, se les ha cambiado el motor, la caja y la transmisión por elementos de mayor potencia. Cierta cantidad de ellos utilizan transmisión de Ford-250 y algunos tienen transmisión de Ford-350 que es de doble llanta. En el caso de algunos CJ6 o “Extralargos”, por ser muy “tragones” de gasolina, los han convertido a Gas Natural Vehicular y ya se ven otros con motor Diesel de A.C.P.M.

EL “YIPAO” COMO UNIDAD DE MEDIDA

El “Yipao” se ha convertido, en muchas partes del Eje Cafetero, en una peculiar unidad de medida. Por ejemplo:

--En época de cosecha, el mayordomo de una finca puede pedirle a su patrón que le traiga del pueblo, para esa semana, dos “Yipaos” de cosecheros (equivalente a quince jornaleros en cada viaje):

--Un “yipao” de plátano	40 – 45 racimos;
--Un “yipao” de banano	35 – 40 racimos;
--Un “yipao” de naranja, mandarina	20 – 25 bultos
--Un “yipao” de yuca	10 – 12 bultos
--Un “yipao” de carbón	25 – 30 bultos

Así mismo puede transportarse un trasteo completo de una casa campesina en un solo viaje (armario, radiola, cama, máquina de coser, cuadros, juego de sala y comedor, animales domésticos, etc.).

Los vehículos Willys en esta zona en general, tienen una capacidad de pasajeros sin igual en su género pues pueden transportar sin problema alguno hasta 16 pasajeros, tres en sus sillas delanteras, cuatro en su cajón y de ocho a diez de pie. O mejor, como dice el habla popular, “a un Jeep le cabe todo aquel que pueda apoyar el dedo gordo del pie y agarrarse de algún lado”.

Una de las mejores pruebas de su versatilidad se conoce durante el famoso *concurso del pique*, que consiste en adelantar la mayor distancia sólo en las llantas traseras, para lo cual se requiere gran destreza en la conducción, habilidad en la manera de cargar su vehículo, pero sobre todo, en el poderío de un gran Jeep Willys del cual no es raro decir que es casi indestructible.

David Sánchez Juliao

"Yo empecé. Y le conté, no sin ironía, que cuando en el año 50 llegaron los primeros Jeeps al Sinú, había que atravesar no menos de veinte potreros para ir de una población a otra. Entre Montería y Lorica, por ejemplo, los ocupantes de un Jeep tenían que bajarse veinte veces de vehículo para abrir las llamadas ¡puerta de golpe! que separaban los potreros. Flojos como eran, los Cabrales entonces, para evitarse el tener que saltar a tierra tantas veces a abrir puertas, optaron por escoger para los viajes en Jeep, el puesto de la mitad, entre el conductor y el ocupante de la silla delantera derecha. Hay que anotar que ese, el del centro, es el puesto más incómodo en un Willys, pues queda uno con la barra de cambio entre las piernas y las patas de gallina de la doble transmisión a la altura de la espinilla. Pero a los Cabrales poco les importaba aquello, con tal de evitarse la jabrida de las puertas!, como dicen allá. Esa es la razón por la cual, aunque se tenga en el Sinú un Toyota, un Mitsubishi, un Nissan o un Lada, el puesto de la mitad, entre el chofer y la silla derecha, se sigue llamando... ¡El puesto de los Cabrales!"

Son muchas las narraciones que aún pueden contarse sobre el papel de este vehículo particular en la historia del transporte de personas y bienes en el eje cafetero, y en otros sitios del país. (Aún en las épocas lamentables de la violencia, en el Jeep se llevaban los cadáveres para la morgue, y tal vez se salvaban los heridos en el hospital cuando sus conductores alcanzaban a llevarlos hasta las escarpadas cumbres de aquella vereda donde se había sucedido la tragedia).

En verdad, la versatilidad ha sido una de las principales características del Jeep: pasajeros solitarios, niños en plan de primera comunión y matrimonios campesinos que van a la iglesia del pueblo; cargas de café, corotos, terneros, cerdos y perros, plátanos y yucas, y otros objetos rurales. Pero además aquellos accesos a las travesías alejadas de las ciudades y los pueblos, lo convirtieron en un medio de transporte inmensamente popular.

Junto con las candidatas al reinado del Café en Calarcá, el jeep Willys es la estrella de las festividades. En el desfile principal los Willys son la atracción de la fiesta, Además de acomodarles la mayor carga posible, como caballos finos levantan las ruedas delanteras, hacen piques y cabriolas ante el asombro de los visitantes que jamás han visto semejante espectáculo. Los calarqueños son enamorados fervientes de sus jeeps Willys y arman todo tipo de concursos con los vehículos, en febrero de 2006 se batió el Guinness Record en esa ciudad quindiana con la "Caravana más larga de jeeps" con un total de 370 vehículos Willys de modelos hasta el año de 1979.

LOS WILLYS Y LOS BUSES ESCALERA

Alfredo Cardona Tobón

El mundo de los Willys está en las trochas destapadas, los caminos empinados, los lodazales en invierno y las nubes de polvo en tiempo seco. Cuando las carreteras se amplían, el piso se endurece y la topografía se asienta, entonces, los Willys ceden el paso a las escaleras o buses con carrocerías de madera.

Los 'chasis' para buses-escalera de marcas famosas como Ford y Dodge importados por empresas reconocidas como Caldas Motor, llegaron a Colombia un poco antes que los Willys. Aquellos vehículos llevaban pasajeros, y si se quitaran las bancas de asiento pueden llevar cargas de todo tipo. En la parte trasera hay una escalera, de allí el nombre que las distingue, por donde se sube al capote, que bien transporta carga o acomoda pasajeros.

A los "chasis" de los buses escalera se les acoplaba una carrocería de madera que artesanos especializados pintaban con variados colores; en la parte frontal superior, un aviso señalaba la ruta. Al igual que en los jeeps, los propietarios de las escaleras las "engayan"⁴ con todo tipo de accesorios: sirenas o caballos en el capó, celajes en le vidrio delantero, acrílicos con cucarrones en el timón y pinturas en la parte posterior que no sólo identifican al vehículo sino también al chofer. Se ven cuadros del Corazón de Jesús o de la Santísima Trinidad con letreros como "Dios guía mi camino"; el campanario de un pueblo con leyendas de: Ciudad de Mistrató o Ciudad de La Merced; paisajes con frases tales como: "Pa' que sufran", "El Emperador de Occidente", "El putas de Aguadas" o "El llanero Solitario"

Los jeeps, o yipes, y las escaleras, son símbolos culturales del centro-occidente colombiano. Mientras el jeep conservó un sabor local, la escalera saltó las vallas parroquiales y ahora vemos escaleras en Bogotá y en Nueva York como medios para giras turísticas de colombianos y latinos. Hay un bus-escalera en el Área Cultural del Banco de la República en Pereira, y tanto las escaleras como los jeeps son surtido infaltable en las tiendas de artesanías de ciudades y aeropuertos.

En conclusión, este breve capítulo es un homenaje al Jeep como una muestra de la importancia que el vehículo ha tenido en la construcción de la economía y la sociedad de la región que reseñamos. Todavía pueden pasar muchos años para que los Jeeps se conviertan en piezas únicas de museo, pues su uso es frecuente, sus dueños los conservan como patrimonio familiar y porque los campesinos tienen fuertes sentimientos de afiliación por ellos.

BIBLIOGRAFIA

ALLEN, JIM. *Jeep*. MBI Publishing Company, 2001.

FOSTER, PATRICK. *Standard catalog of JEEP*. Krause Publications, 2003. Traducido de Wikipedia, 2006.

Revista PODER & DINERO, julio 1997.

Testimonios de José Guillermo JARAMILLO, Tomás BERNAL LONDOÑO y Fernando JARAMILLO BOTERO (2006).

⁴ Diccionario de la Lengua Española.(2001), p.1127 col.1- Ver glosario.